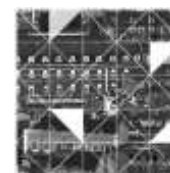


---

# CIDADES, Comunidades e Territórios

---



## A tectónica da infra-estrutura: construir o espaço público na cidade alargada.

Rodrigo Coelho<sup>1</sup>, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, Portugal.

### Resumo

Tendo em conta a encruzilhada de conceitos, de contradições e indefinições que tendem a fragilizar do ponto de vista disciplinar, não apenas o saber teórico e prático, mas também o papel do arquitecto e da arquitectura, na definição do espaço público e da cidade, e tendo em conta a maior complexidade e a maior incerteza no que diz respeito aos processos de construção da cidade e do espaço público, este texto procura evidenciar, a partir de um exemplo concreto – as intervenções realizadas no espaço público no âmbito da 1ª fase do projecto do metro do Porto – a plausibilidade e necessidade de (continuar a) pensar e materializar o espaço público na cidade contemporânea enquanto suporte projectado e construído dotado de desígnios e de formas precisas e significantes.

Fundamentalmente procuraremos salientar a urgência da reafirmação do papel urbanístico do espaço público na construção da cidade presente e futura e, consequentemente, na necessidade de identificação e justificação do valor ou significado do projecto, ou seja, na relevância que o acto de projectar e construir o espaço público ainda pode ter, em particular na cidade alargada<sup>2</sup>. A 1ª fase do projecto do Metro do Porto, que teve como coordenador geral Eduardo Souto de Moura, e se tem vindo a materializar no terreno entre 1999 e 2008, permitiu não apenas afirmar a potencialidade das intervenções do metro enquanto elementos estruturantes de um urbano mais disperso (permitindo a requalificação contínua de importantes tramos urbanos), como tornou possível o reconhecimento de uma “nova tectónica” para o conjunto metropolitano.

**Palavras-chave:** Cidade Contemporânea, Espaço Público, Infra-estrutura, Projecto Urbano, “Tectónica Metropolitana”.

### 1. Introdução : a debilitação da vocação arquitectónica e urbanística na construção do espaço público

Numa época de incertezas, em que vários autores teorizam sobre o “fim do espaço público”, a “fuga para o privado”, a insegurança e o “medo à cidade”<sup>3</sup>, e em que se anuncia a “urbanidade e o urbano” como valor

---

<sup>1</sup> [rodrigo.coelho@arq.up.pt](mailto:rodrigo.coelho@arq.up.pt)

<sup>2</sup> Referimo-nos à cidade alargada enquanto cidade emergente, mais dispersa, aberta e fragmentada que em certo sentido, segundo vários autores, entre os quais Nuno Portas, se traduz num território descontínuo, tendencialmente “policêntrico”, “heterogéneo” e urbanizado por partes, onde se pode observar a (...) ausência de um sentido estruturador e articulador que o espaço público, enquanto sistema hierarquizado gerador de continuidade e de identidade, teve no passado”. (Portas, 1999: 56).

<sup>3</sup> São inúmeros os autores (como Margareth Crawford, François Ascher, Zigmunt Bauman ou Daniel Innerarity) que têm vindo a diagnosticar uma mudança radical relativamente à forma como o espaço público é vivido e interpretado, considerando que desde há algumas décadas, os actuais processos de crescimento da cidade - baseados na dispersão, na especialização funcional e na fragmentação - levam a que a cidade perca densidade, pluralidade e mistura de funções, não satisfazendo critérios de integração social, cultural e espacial nos moldes em que a cidade tradicional o fazia. Estas transformações parecem traduzir, talvez mais do que nunca, um ciclo de exacerbação do privado sobre o

“difuso”, “frágil” e “genérico” (Koolhaas, 1995: 1252), não deixa de ser surpreendente (e até certo ponto paradoxal), a quantidade de projectos e realizações que se focam exactamente no espaço público como âmbito de actuação específico.

Contudo, observa-se que, sobretudo nas últimas duas décadas, as intervenções no espaço público se caracterizam por uma homologação espacial e figurativa dos espaços<sup>4</sup>, regendo-se pela simplificação ou rejeição de metodologias e critérios urbanísticos e arquitectónicos, tidos como historicamente relevantes na construção do espaço público. Esta ideia é claramente denunciada por Manuel de Solà-Morales, quando, de forma certa, refere que o entendimento recente do projecto do espaço público se transformou “(...) numa prática profissional autónoma de uma arquitectura da cota zero, desenvolvida a céu aberto”, como se de uma “folha em branco” se tratasse, onde em muitos casos parece não haver programa, custos, funções, estrutura ou cliente (Solà Morales, 2010: 27).

Também a tendência para a formulação de programas desajustados das realidades urbanas, ora “artificialmente complexos”, ora demasiado ou exclusivamente orientadas a necessidades funcionais, lúdicas (ligadas à permanente necessidade de “animação” e ao “conforto” do utente) ou a objectivos comerciais e de marketing, ajudam a caracterizar e a compreender um modo genérico de construir o espaço público hoje.

O “espaço público projectado” (cuja concepção se vê hoje, em geral, desprovida de uma visão estratégica ou de conjunto) transforma-se assim, em muitos casos, num conjunto desarticulado de peças isoladas do contexto urbano - tendencialmente auto-referenciais, de escala e uso variável, construtivamente frágeis - conduzindo à dissolução da significação e legibilidade do espaço público e da forma urbana e desvinculando-o igualmente da condição tectónica e urbana que historicamente lhe reconhecemos.

Se é verdade que este diagnóstico pode e deve ser matizado em função das diferentes situações que podemos encontrar nos diferentes contextos, não podemos deixar de reconhecer que, quanto às consequências para a cidade, em geral, as diferentes respostas ao problema da construção de espaço público, no nosso campo disciplinar, acabam por não ter em conta a matriz tectónica e estruturadora que no passado, como se sabe, orientaram a construção do espaço público, constituindo a garantia da sua estabilidade, perenidade e continuidade.

Sabemos, porém, que enquadrar e tratar a problemática do desenho ou materialização do espaço público hoje pressupõe, necessariamente, tal como no passado, a consideração da natureza multifacetada que este apresenta - em que várias interpretações ou significados, provenientes de diversas disciplinas, se sobrepõem, se cruzam e se alimentam reciprocamente - e pressupõe sempre a existência de uma relação dialéctica entre um espaço (suporte) e um público (vida colectiva). É justamente este entendimento dialéctico que nos permite distinguir a noção de “espaço público” de outras noções afins, mas não necessariamente coincidentes - como, por exemplo, a noção de “espaço urbano”. Neste sentido, o “espaço público” dificilmente será compreendido, se estiver dissociado da “vida” e daqueles que o habitam, o atravessam e o usam. Este aspecto tem consequências importantes, já que só a partir desta dialéctica será possível interpretar os vários sentidos e significados que o espaço público adquire ao longo da própria história da cidade.

É ainda importante notar que a vida que qualquer espaço público integra, resulta não apenas da existência de uma vivência colectiva, comum, mas pressupõe igualmente a coexistência de múltiplas “vivências” individuais num determinado espaço; o que determinará, naturalmente, diferentes percepções consoante quem o interpreta, o habita ou usa.

Será devido a esta condição ambivalente e complexa que caracteriza (desde sempre) o espaço público, em que a dimensão urbanística (e espacial) e a dimensão política e social se confrontam e sobrepõem, que Carlos Martí

---

público – com consequências bastante visíveis, sobretudo no que se refere à “fragmentação” e ao “encerramento espacial” - espelhados e.g. na preponderância crescente dos espaços colectivos e das comunidades fechadas (ou condomínios fechados) e, por outro, na fortificação física e vigilância dos espaços públicos urbanos, acompanhadas de mecanismos mais ou menos subtis de controlo e exclusão social.

<sup>4</sup> Referimo-nos, em particular, à repetição acrítica ou descontextualizada dos “métodos” e das “formas” aplicados na reconstrução do espaço público em Barcelona, que Ignasi de Solà-Morales designou por “via barcelonesa”, e que este autor considera ser a “(...) sedimentação de um *modus operandi* específico, que conduziu ao lugar comum do desenho urbano” (Solà-Morales: 1989: 12).

atribui a dificuldade que temos em definir ou descrever os “lugares públicos próprios do nosso tempo”; sendo igualmente certo que esta dificuldade que temos em definir ou descrever os lugares públicos da contemporaneidade se reflecte, necessariamente, em outro problema nuclear, que se traduz na plausibilidade de assumir e de pensar o espaço público como arquitectura, ou como suporte qualificado, em que, seguramente, o valor da forma e da tectónica são incontornáveis.

Esta questão, ou problema, constitui-se porventura como um dos desafios mais difíceis que se coloca ao projecto do espaço público hoje no campo disciplinar da arquitectura, dada a actual dilatação, fragmentação e complexidade do espaço urbano, bem como a dificuldade em reconhecer uma hierarquia e de fixar a forma e os limites na cidade contemporânea.

Por outro lado, a plausibilidade de propor uma forma para o espaço público parece ser um tema controverso que não apenas divide as diferentes disciplinas que estudam o espaço público, como suscita um debate teórico inconclusivo no interior da nossa disciplina<sup>5</sup>. Este debate refere-se à pertinência e aos termos em que a arquitectura, num tempo de dispersão e do urbano “sem forma” e “sem limites”, pode ou não dar forma e ordenar o espaço público nas suas partes mais recentes, no sentido de o tornar legível, habitável e perene, considerando simultaneamente a sua dimensão social, política e cultural, mas em particular a sua dimensão tectónica, sobretudo a sua escala e as suas qualidades formais e construtivas.

Ou, por outras palavras, será possível conferir aos novos espaços públicos da cidade alargada uma imagem forte, clara e memorizável?

## **2. A infra-estrutura na definição de uma (nova) tectónica para o espaço público metropolitano – o exemplo do Metro do Porto**

A análise de diversos exemplos realizados, em particular na Europa, nas últimas duas décadas permitem-nos afirmar que, de facto, a construção consistente do espaço público, mesmo em contextos mais indefinidos - isto é na cidade mais alargada e dispersa - não parece poder prescindir de um entendimento que assuma o espaço público enquanto arquitectura que constrói forma(s) e espaço(s) claramente identificáveis, capazes de suportar e estruturar a vida colectiva num âmbito urbano.

Esta observação é, a nosso ver, particularmente evidente em projectos de base infra-estrutural, que recuperando a adopção de regras simples, legíveis e claras na composição dos componentes que constroem o espaço público (arquitectónicos e não architectónicos), tem vindo a revelar o potencial destas intervenções infra-estruturais no (re)desenho da cidade<sup>6</sup>.

No contexto português julgamos particularmente sugestiva e importante para a avaliação deste entendimento o conjunto das intervenções de inserção urbana relativo à 1ª fase do Projeto do Metro do Porto (projectada e construída entre 1999 e 2008 sob a coordenação geral do arquitecto Eduardo Souto de Moura) na medida em que este projecto – sobretudo nos sectores em que a intervenção se desenvolve à superfície – se tem vindo a afirmar como um dos principais instrumentos que permite reivindicar de novo para a infra-estrutura, um papel não meramente funcional de ligação entre sectores urbanos; mas também potenciador de intervenções de redesenho e reorganização mais amplas e profundas da cidade, capazes de participar e gerar projectos unitários, e

---

<sup>5</sup> Esta controvérsia, relativa à plausibilidade ou validade da dimensão morfológica do espaço público tem origem nas diferentes posições teóricas que se foram consolidando ao longo das últimas décadas e que denotam clivagens claras quanto à forma de entender o desenho e a intervenção na cidade a partir do espaço público. Esta clivagem pode ser observada nos entendimentos antagónicos manifestados, por exemplo, entre autores como Manuel Gausa e Oriol Bohigas. Para o primeiro a questão do espaço público parece não constituir em si um problema de natureza morfológica, de estrutura ou de traçado, nos moldes em que o desenho urbano o concebe. Para este autor, o espaço público é, pelo contrário, fundamentalmente entendido como parte integrante de uma realidade “expandida e abstracta”, que toma a cidade, o território e a arquitectura como um campo de trabalho “experimental e crítico”, cuja condição potencialmente conflituosa, fragmentada, múltipla e difusa lhe concede, como afirma Manuel Gausa, um “desenho” em “(...) geometrias e perfis mais abertos e flexíveis”. Já Para Oriol Bohigas, a forma da cidade deve ser uma consequência directa da forma do seu espaço público, que, por essa razão, deverá ser “facilmente e imediatamente compreendido” para ser “adequadamente utilizado”. Ao espaço público exige-se pois, segundo Bohigas, legibilidade, coerência, significação (Bohigas: 1999: 21).

<sup>6</sup> Referimo-nos particularmente a projectos de reestruturação de sectores urbanos concebidos a partir da introdução de linhas de metro de superfície, como sucedeu por exemplo em Estrasburgo, Nantes, Lião ou Barcelona.

simultaneamente marcar a imagem e a tectónica da cidade futura. Sobretudo porque é nestas intervenções à superfície que a intervenção do Metro se confronta com o tema da fragmentação e dispersão num contexto urbano policêntrico – ou seja, com a ausência de uma estrutura e de uma hierarquia visíveis – que se traduz, ao nível do espaço público, no problema da inexistência de traçados estruturadores, de marcos urbanos e de limites físicos reconhecíveis, na definição do território metropolitano.

## **2.1 Os diferentes temas de intervenção no espaço público**

A intervenção do Metro enfrenta contextos e temas de diferente natureza, conduzindo a estratégias e soluções distintas ao nível dos espaços públicos criados, pelo que julgamos útil, como ponto de partida para a análise, destacar três temas de projecto, que embora claramente individualizáveis, podem e devem analisar-se de forma complementar.

### **i. (Re)desenhar com a infra-estrutura ou a infra-estrutura que desenha a cidade**

Nesta situação (que é generalizável praticamente ao longo de toda a linha), os elementos que constroem o espaço público decorrem directamente dos componentes funcionais que constituem a base da infra-estrutura. A presença destes elementos é no entanto variável, expressando-se quer no desenho do chão (sobretudo através do canal reservado aos carris - nas suas várias configurações<sup>7</sup>), quer através de outros elementos secundários (como mastros, iluminação, etc.), quer ainda através das estações ou abrigos, cuja importância é variável consoante os contextos em que se insere.

Não constituindo a regra, devemos igualmente salientar a importância que algumas estações, viadutos, muros de suporte e viadutos adquirem, ao ultrapassarem a escala e caracterização arquitectónica das “estações abrigo”, constituindo-se como elementos fundamentais na configuração de (novos) espaços públicos, ou na (re)qualificação de sectores importantes da cidade (como sucede, por exemplo, na Maia).

### **ii. Ordenar a partir da infra-estrutura**

A intervenção do Metro constitui-se, nestes casos, como matriz ordenadora de uma expansão ou ligação urbana, tornando reconhecível a sua vocação de elemento (potencialmente) estruturador da cidade futura. Nestes casos, o projecto do Metro, ao atribuir (previamente) uma determinada caracterização formal e funcional ao espaço público, assume o papel de “traçado ordenador”. Ao permitir fixar algumas regras-base para o desenvolvimento urbano de determinadas áreas (ao nível do traçado, caracterização e desenho do espaço público), a intervenção do Metro pode constituir, deste modo, um “certificado de garantia” da transformação e urbanização futura destas zonas.

### **iii. (Re)qualificar a partir da infra-estrutura**

Esta “oportunidade” surge quando a intervenção do Metro torna possível ou potencia uma intervenção mais profunda no espaço público pré-existente. A implantação da infra-estrutura opera neste caso como elemento catalisador de uma requalificação urbana mais ampla, funcionando a “inserção urbana” como pretexto para uma recomposição mais abrangente e articulada do contexto urbano existente. Este tema, estando subjacente como um objectivo estratégico da intervenção, não teve as mesmas consequências ao longo do traçado do metro, sendo mais visível nas intervenções realizadas na Senhora da Hora e especialmente na zona central da Maia.

## **2.2 O caso do projecto de inserção urbana do Metro do Porto na Cidade da Maia**

De entre as várias intervenções realizadas na primeira fase do projecto do Metro do Porto, o caso da Maia constitui, a nosso ver, um exemplo ilustrativo da presença, num território relativamente reduzido, dos diferentes temas e problemas que o projecto do Metro pode contemplar ao nível da intervenção sobre o espaço público.

<sup>7</sup> O âmbito específico da infra-estrutura do Metro circunscreve-se genericamente a um canal com 7,00 m para os carris (ou 6,40 m no caso do poste ser lateral), ao qual se associam outros componentes (como as catenárias e as estações abrigo) que se resolvem, genericamente, segundo uma implantação lateral ou central (em função dos diferentes contextos).

Este caso também permite comprovar a transformação profunda que um projecto com estas características pode introduzir num território urbanizado sem uma hierarquia ou ordem visíveis, e onde o espaço público, enquanto estrutura urbana de suporte, tinha tido até aqui um papel secundário ou inexistente<sup>8</sup>.

### Desenho 1. Inserção Urbana do Metro no Município da Maia



Fonte: Rodrigo Coelho.

<sup>8</sup> No contexto da AMP, a Cidade da Maia (promovida a cidade em 1986) foi até recentemente, um território de matriz rural, de quintas e terrenos agrícolas férteis que sofreu um rápido crescimento nas últimas décadas, muito impulsionada pelo crescimento do seu parque industrial e habitacional. Este crescimento processou-se, por regra, e até aos anos 90, de forma dispersa e pouco controlada, fortemente impulsionado pelo desenvolvimento do imobiliário, transformando-se a Maia, como outras cidades da AMP, numa “cidade dormitório”.

Dando sequência a um investimento progressivo na requalificação física, social e ambiental<sup>9</sup>, o projecto do Metro, desenvolvendo-se em duas “frentes distintas” (Desenho 1), que correspondem à reconversão do traçado das antigas linhas de caminho de ferro da Póvoa e Trofa (que historicamente definem dois dos principais eixos de urbanização no interior do concelho da Maia e da AMP<sup>10</sup>), é integrado numa estratégia que procura incorporar e compatibilizar a obra desta infra-estrutura com uma visão mais alargada das acessibilidades e de outras políticas urbanas (quer de âmbito mais local, quer de âmbito mais regional ou territorial), num quadro de permanente coordenação e negociação entre as diferentes entidades envolvidas<sup>11</sup>.

Num território que, como é o caso da Maia, se viu “privado” de elementos de escala urbana e metropolitana que pudessem servir de guia ao seu processo de crescimento urbano (referências naturais significativas como frentes de mar, frentes de rio, ou de um centro histórico), a intervenção do Metro assume-se, em certo sentido, ou potencialmente, como um dos principais elementos estruturadores desta realidade urbana, articulando e intervindo directamente sobre o “urbano sem forma” constituindo-se como uma alternativa possível, ou das poucas capaz de o organizar, consolidar e hierarquizar. Neste sentido, as intervenções do Metro na Maia reflectem uma série de aspectos que caracterizam a condição metropolitana actual, heterogénea, instável e desestruturada, e a forma como esta condição se traduz na evolução urbana mais recente e na natureza dos seus espaços públicos (Figura 1).

**Figura 1. Zona Central da Maia.**



Fonte: Google Earth, 2008.

<sup>9</sup> A partir da segunda metade da década de 90 a Maia procura afirmar-se no seio da AMP como uma cidade “atractiva” e capaz de oferecer “qualidade de vida”. A cidade dota-se de equipamentos e outros elementos estruturantes (como infra-estruturas viárias capazes de estabelecer melhores ligações com os municípios vizinhos) e promove projectos nas zonas mais centrais, com o objectivo de criar uma “identidade urbana” e de assegurar uma oferta de equipamentos e espaços de lazer (como foi o caso da construção do estádio Municipal, do Fórum da Maia ou do Parque Central da Maia). Numa perspectiva de médio e longo prazo, foi ainda significativo o investimento na requalificação dos espaços públicos de alguns aglomerados importantes (alguns de matriz claramente rural) e de algumas vias de ligação, com o objectivo de dar mais coesão à urbanização essencialmente dispersa que caracteriza o concelho da Maia.

<sup>10</sup> No caso da Maia, o crescimento e a urbanização mais recente “apoiou-se” essencialmente nas suas infra-estruturas rodoviárias mais pesadas como os Itinerários Complementares (IC), com os resultados em alguns casos bastante negativos, que de resto, como já referimos são extensíveis a muitas outras cidades portuguesas.

<sup>11</sup> Assim, não só nos interessa, neste exemplo da Maia, o facto do projecto do Metro contemplar, no conjunto das intervenções, uma variedade de situações que permite aferir num mesmo território as diferentes incidências e dimensões que pode levantar, como permite também analisá-lo num enquadramento institucional e político, onde estas mesmas questões são parte de uma estratégia mais global, complementada por outras intervenções no território e na cidade.

### **2.3 A intervenção do Metro como base da requalificação urbana e da expansão futura da Cidade da Maia**

O primeiro aspecto que julgamos pertinente assinalar, como questão prévia à análise das transformações que o projecto do Metro induz na Zona Central da Maia, tem a ver com a decisão fundamental (negociada pelo Município) de desviar o traçado do Metro do canal da antiga linha ferroviária da Trofa<sup>12</sup>. Esta decisão abriu a possibilidade de promover, através das obras de inserção urbana da infra-estrutura do Metro, uma ampla requalificação de um tramo que atravessa o núcleo “mais urbano” da cidade da Maia<sup>13</sup>. Por outro lado este desvio do traçado da linha permite uma ligação mais efectiva e articulada do núcleo urbano com a Zona Industrial a norte, assim como permite redefinir os princípios de crescimento e transformação desta mesma área – considerada estratégica por parte do município - que a individualiza como um ponto-chave da expansão futura da Cidade da Maia.

Nesta estratégia, os troços Parque da Maia - Fórum da Maia - Rotunda de Brandinhães - Mandim são decisivos, na medida em que, se o primeiro procura consolidar a dimensão urbana da cidade e a sua “porta de entrada” – o seu limite a sul e a ponte –, o segundo constitui uma primeira “espinha dorsal” da expansão da cidade para norte.

As estações do “Parque da Maia” (a sul) e da “Zona Industrial” (a norte, incluindo o Viaduto e Rotunda de Brandinhães) transformam-se assim em “pontos nevrálgicos” de uma “nova realidade urbana”, constituindo-se como peças-chave para a caracterização e estruturação futura destas áreas da cidade. De modo natural, as soluções propostas para estas duas estações ultrapassam a condição de “abrigo” que caracteriza a maioria das outras estações, assumindo-se claramente como pontos de referência e de produção de “sentido urbano”.

Nestes dois casos, concretamente no caso da “Estação do Parque da Maia”, os “volumes construídos” impõem-se como “arquitecturas urbanas”, manifestando, a partir dos princípios de desenho em que assentam (implantação, escala, linguagem, etc.), uma vontade clara de impor uma ordem urbana e arquitectónica que ultrapassa o desenho de chão, num território onde as infra-estruturas se impuseram sempre a qualquer “ordem construída pela arquitectura” (Rocha, 2006:125).

Já a caracterização arquitectónica da intervenção do Metro ao longo da Zona Central da Maia apenas reforça, dá coerência e sentido ao entendimento estratégico que, como referimos, é atribuído ao conjunto da intervenção e especialmente aos seus pontos extremos. A inserção urbana deste tramo procura fundamentalmente organizar um percurso imprimindo uma noção de continuidade, não anulando, porém, as diferentes qualidades e escalas e usos que constroem os sectores urbanos atravessados. Neste sentido, pode dizer-se que a inserção urbana ou projecto de espaços públicos (incluindo naturalmente o desenho da infra-estrutura) se consubstancia sobretudo na concepção de uma sequência articulada que, relacionando “espaços sobranceiros” – os “espaçamentos” – seja capaz de integrar e permitir a convivência entre sectores urbanos de diferente condição e natureza.

---

<sup>12</sup> Refira-se que a estação de caminho-de-ferro da Maia, localizada a poente do núcleo urbano, ao qual se ligava a partir da Avenida Visconde Barreiros, não tinha potencialidades de promover uma requalificação urbana tão profunda, na medida em que se encontra claramente deslocada relativamente aos eixos de crescimento da cidade, que se tem realizado tendencialmente do lado poente da E.N. 14 (ver Desenho 1).

<sup>13</sup> Esta decisão abriu igualmente a possibilidade de se reconverter para usos públicos o antigo canal ferroviário, ao transformá-lo em ecopista que, no futuro, se pode constituir como o “fio condutor” de um projecto mais amplo, que prevê a construção de um parque urbano/corredor verde (que ocupará do lado sul da A41/IC24 a área situada a poente do viaduto do Metro e se prolongará para norte, ao longo do antigo canal do comboio até à Estação de Mandim).



**Desenho 2. Inserção Urbana do Metro na Zona Central da Maia (localização de estações e estrutura verde).**



Fonte: Rodrigo Coelho.



**Desenho 3. Inserção Urbana do Metro na Zona Central da Maia (traçado do metro de superfície e espaços públicos).**



Fonte: Rodrigo Coelho.

O seu desenho orienta-se assim por um princípio capaz de estabelecer, através dos espaços onde actua, uma hierarquia, uma forma e um sentido de uso, procurando que esses vazios sobranes se tornem significantes.

Nesta estratégia, é dada especial atenção ao espaço público enquanto “vazio” qualificador e “vertebrador”, onde a infra-estrutura do Metro se assume como o elemento que (re)ordena e (re)qualifica o referido percurso, criando um sistema espacial contínuo que, “desenhando o chão”, interliga os principais equipamentos e espaços públicos atrás referidos (Desenho 2 e Desenho 3). Este novo sistema espacial, deve a sua vocação articuladora e legibilidade sobretudo ao redesenho do traçado viário, ao redimensionamento dos passeios (integrados no tratamento dado ao canal do Metro) e à utilização de materiais de revestimento, que conferem ao espaço urbano uma leitura de continuidade, uma nova hierarquia, uma escala e uma dignidade previamente inexistentes. Estes elementos potenciam assim a sua vocação de espaço de uso colectivo, reforçados pela presença de comércio que permite, ao longo do canal requalificado, várias articulações importantes com os espaços e equipamentos adjacentes.

### 3. Considerações finais

Recorrendo a “elementos de urbanização” dotados de racionalidade técnica e construtiva com o objectivo de alcançar soluções/regras comuns e generalizáveis (através de uma repetição sistemática de elementos *standard*) e visando uma estabilidade formal no desenho do espaço público (integrado no sistema infra-estrutural), a intervenção do Metro do Porto (nos diferentes municípios da Área Metropolitana do Porto) transforma-se num sistema potencialmente ordenador que, estabelecendo relações de continuidade, constitui-se como um factor de desenho e um elemento de referência à escala do território e da cidade. Ao basear-se de forma muito directa da lógica de suporte (e por isso construtiva) que a própria infra-estrutura supõe, a intervenção sobre o espaço público estabelece assim princípios e metodologias de actuação na cidade onde os problemas se resolvem por regra de forma pragmática – “sem contemplações subjectivas” – como refere Eduardo Souto de Moura (Souto de Moura, 2006: 15), tomando sempre como base fundamental de decisão e actuação critérios técnicos, urbanísticos, arquitectónicos e construtivos, a partir de procedimentos que nos reenviam a um léxico e a uma ordem comum reconhecível, capazes de conferir a estrutura e o nível de urbanidade de que estas áreas carecem.

O mérito das intervenções deve-se assim mais à forma (ou sobretudo) à intencionalidade e inteligência com que o projecto do espaço público recoloca a prática e o saber disciplinar da arquitectura, numa posição privilegiada na orientação dos processos de construção e desenho da cidade e do território, cada vez mais fragmentado e diluído do ponto de vista técnico, político e económico.

O projecto (do espaço público), considerado hoje por muitos “desnecessário” e “impossível”<sup>14</sup>, recupera no projecto do Metro do Porto uma legitimidade renovada que permite, como refere Ana Vaz Milheiro (Vaz Milheiro, 2006: 67), comprovar o importante papel do arquitecto na gestão das decisões relativas ao espaço público<sup>15</sup>.

<sup>14</sup> Esta posição é defendida entre outros autores (como Rem Koolhaas ou Manuel Gausa) por Ignasi de Solà-Morales, quando considera que o projecto do espaço público está hoje sujeito a um enquadramento disciplinar delimitado que o torna até certo ponto “obsoleto” face às dinâmicas socio-económicas e políticas, afirmando que “Atribuir à disciplina da arquitectura e aos seus instrumentos específicos, o papel de intervenção política é, sem dúvida, um caso excepcional relativamente à situação actual do nosso mundo tardo-industrial, no qual, frente à potência de outras racionalidades, tecnologias e mass-media, todos os indícios parecem conduzir à “morte da arquitectura” hegeliana”. (Solà-Morales, 1989: 11).

<sup>15</sup> “(...) Souto de Moura resgatou o trabalho do arquitecto como instrumento determinante na gestão das decisões relativas ao espaço público, inscrevendo-o numa perspectiva que garante o papel que lhe corresponde do ponto de vista disciplinar”. Ana Vaz Milheiro, “Por qué construímos”, *Quaderns d'arquitectura i urbanisme*, nº 252, p. 67. Seguindo esta ideia sugerida por Ana Vaz Milheiro, pensamos que ao contrário de muitas experiências recentes (onde a pulverização disciplinar fez oscilar o espaço público projectado entre a excessiva racionalidade técnica e um exercício de mera retórica formalista), o projecto do Metro do Porto marca assim um “ponto de viragem”, onde a arquitectura se assume como a disciplina de síntese por excelência: “nós fomos assim tomando conta do processo, e há um momento em que é o próprio arquitecto que desenha e até implanta a catenária, a drenagem e faz tudo.” (Vieira, 2009: 18).

Neste sentido, o exemplo do Metro do Porto demonstra a necessidade de afirmação disciplinar da arquitectura na construção do espaço público<sup>16</sup>, no sentido de se recuperar uma cultura do projecto para a cidade, fundada numa visão mais unitária e articulada do espaço urbano, capaz de devolver ao espaço público algumas das características, que podemos associar a uma forma de pensar e construir o espaço urbano que se manteve até meados do século XX: simplicidade e eficácia no desenho dos seus componentes primários; sobriedade na definição dos materiais; regularidade nas opções formais e técnicas (independentemente dos contextos e das escalas de trabalho).

**Figura 2. Zona Industrial da Maia (Arq. João Álvaro Rocha).**



Fonte: Rodrigo Coelho.

**Figura 3. Estação “Parque da Maia” (Arq. João Álvaro Rocha).**



Fonte: Rodrigo Coelho.

---

<sup>16</sup> Como observa Paulo Varela Gomes, a “afirmação da autonomia da prática disciplinar”, enquanto característica comum a toda a obra construída de Eduardo Souto de Moura (que se expressa na defesa do “partido da técnica” que “não procura desculpas éticas ou artísticas”), constitui-se também no caso do projecto do Metro como a base para a construção de uma ideia de urbanidade e de uma estética urbana. Paulo Varela Gomes citado por Ana Vaz Milheiro, “Por qué construímos”, *Quaderns d’arquitectura i urbanisme*, nº 252, p. 73.

**Figura 4. Viaduto Zona Industrial, Maia (Arq. João Álvaro Rocha).**



Fonte: Rodrigo Coelho.

**Figura 5. Lidador, Maia (Arq. João Álvaro Rocha).**



Fonte: Rodrigo Coelho.

**Figura 6. Crestins, Maia (Arq. João Álvaro Rocha).**



Fonte: Rodrigo Coelho.

**Figura 7. Estação “Parque da Maia” (Arq. João Álvaro Rocha).**



Fonte: Rodrigo Coelho.

A nossa reflexão aponta assim, portanto, para a necessidade de um maior comprometimento e exigência por parte da disciplina da arquitectura nos referidos momentos de síntese, decisivos no projecto e desenho do espaço público; mas também para a necessidade de atribuir ao projecto uma consistência, capaz de centralizar as decisões com vista à constituição de sínteses coerentes que, julgamos, na maioria dos casos, a disciplina da arquitectura está em melhores condições de realizar, sobrepondo-se à visão meramente funcionalista ou “oportunista” do projecto urbano, entendido em muitos casos como um somatório de projectos técnicos .

Apenas a partir desta reivindicação do controlo do projecto e do desenho do espaço público, pensada desde a escala 1/1000 à escala 1/1, julgamos possível fixar uma tectónica precisa, capaz de incorporar a tangibilidade, a mensurabilidade e a utilidade de que sempre se fizeram e continuarão a fazer as “coisas urbanas” e a cidade.

**Desenho 3. Espaços público requalificados na Zona Central da Maia (1984-2007).**

Fonte: Rodrigo Coelho.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- De Solà-Morales, I. (1989), “Eppur si muove. Dagli spazzi ai servizi pubblici”, in *Spazi Pubblici Contemporanei. Innovazione e identità a Barcelona e in Catalogna. Quaderni di AU*, pp. 10-14.
- De Solà-Morales, M. (2010), “The Impossible Project of Public Space” in M. Anglès (ed.), *In favour of public space: ten years of the European prize*, Barcelona: Actar, pp. 24-32.
- Koolhaas, R. (1995), *S,M,L, XL*, New York: Monacelli Press.
- Martí Aris, C. (2002), “Lugares Públicos en la Naturaleza”, Conferência proferida na Faculdade de Arquitectura do Porto em 18-11-02, edição policopiada do autor.
- Rocha, J. (2006) “Um Viaduto não é uma Ponte”, in F. Fernandes, M. Cannatà (Eds.), *A arquitectura do Metro, obras e projectos na área metropolitana do Porto*, Civilização, Porto, pp.125.
- Souto De Moura, E. (2006) “O Metro e a cidade”, in F. Fernandes, M. Cannatà (Eds.), *A arquitectura do Metro, obras e projectos na área metropolitana do Porto*, Civilização, Porto, pp.125.
- Vaz Milheiro, A. (2006), ”Por qué construimos”, *Quaderns d’arquitectura i urbanisme* Nº 252, pp. 67-73.

## BIBLIOGRAFIA AUXILIAR

- Bohigas, O. (1999), “La Ciudad como Espacio Proyectado” in *La Arquitectura del Espacio Público: Formas del Pasado, Formas del Presente*. Junta de Andalucía – Consejería de Obras Públicas y Transportes e Triennale di Milano, Sevilla, pp. 21-24.
- Busquets, J. (2004), “Presente Y Perspectivas Del Urbanismo”. *Sociedade e Território*. N.º 37-38, pp. 46-60.
- Busquets, J., Correa, F. (2006), *Cities X Lines : A New Lens For The Urbanistic Project*, Harvard University (Graduate School Of Design), Nicolodi, Cambridge.
- Cannatà M., Fernandes, F. (2006) “Territorio Compartido. La Nueva Red de Metro de Oporto”, *Arquitectura Viva*. Nº 109, pp. 34-37.
- Domingues, A. (coord.) (2006), *Cidade e Democracia: 30 Anos de Transformação Urbana em Portugal*, Lisboa: Argumentum, 2006.
- Gausa, M. (2001), *Diccionario Metápolis de Arquitectura Avanzada*, ACTAR, Barcelona.
- Gehl, J. (2006 - 1ª Edição 1971) *La Humanización Del Espacio Urbano. La Vida Social Entre Los Edificios*, Reverté, Barcelona.
- Portas, N., Domingues, A., Cabral, J. (2003) *Políticas Urbanas : Tendências, Estratégias e Oportunidades*, FCG, Lisboa.
- Portas, N.P. (1999), “Espacio público y ciudad emergente”, in *La Arquitectura del Espacio Público: Formas del Pasado, Formas del Presente*, Junta de Andalucía – Consejería de Obras Públicas y Transportes e Triennale di Milano, Sevilla, pp. 55-57.
- Rocha, J.A. (2003), *Obra Reciente, TC Cuadernos*, Serie Dedalo, Ediciones Generales De La Construcción, Valencia.
- Secchi, B. (1986) “Progetto Di Suolo”, *Casabella* Nº 520 (Gennaio Febbraio 1986), pp. 19-23.
- Secchi, B. (2006) “Figure Della Mobilità”, *Casabella* Nº 739-740 (Gennaio 2006), pp. 81-83.



Tapparelli, C. (200), “Cambiare La Città...Pezzo Dopo Pezzo”, Entrevista a Eduardo Souto de Moura, *Casabella*, Nº 739-740 (Dicembre 2005-Gennaio 2006), pp. 116-117.

Vieira, F. (2009), *Arquitectura andante: as arquitecturas do Metro do Porto*, Prova final de licenciatura em Arquitectura, FAUP.

VV.AA. (2006), *JA- Jornal Arquitectos 225- Infraestrutura*. (Out-Dez 2006).